IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 118)**

z dnia 20 lipca 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 118)

20 lipca 2022 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Marka Sawickiego (KP)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat działań i perspektyw rozwoju Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A. ze szczególnym uwzględnieniem odnowy floty, wydłużania linii ładunkowych, polityki kadrowej oraz działalności zakładowych związków zawodowych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Gróbarczyk** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Maciej Brzosko** doradca techniczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Andrzej Madejski** prezes zarządu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A. wraz ze współpracownikami, **Maria Kucharska** przewodnicząca Międzyzakładowej Organizacji Związkowej NSZZ „Solidarność" przy Polskiej Żegludze Bałtyckiej S.A.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska, Elżbieta Przybylska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dzień dobry państwu. Jest już godz. 12.00. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam państwa posłów. Witam pana ministra Marka Gróbarczyka, który dotrze do nas w trakcie posiedzenia. Witam pana prezesa Andrzeja Madejskiego oraz wszystkich pozostałych gości.

W porządku dziennym posiedzenia mamy rozpatrzenie informacji temat działań i perspektyw rozwoju Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A. ze szczególnym uwzględnieniem odnowy floty, wydłużania linii ładunkowych, polityki kadrowej oraz działalności zakładowych związków zawodowych. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę.

Przechodzimy do realizacji porządku dziennego. Bardzo proszę. Kto prezentuje informację ze strony ministerstwa?

Radca ministra w Ministerstwie Infrastruktury Agnieszka Trzaskalska:

Dzień dobry państwu. Agnieszka Trzaskalska. Nadzór właścicielski. Ministerstwo Infrastruktury.

Chciałabym przedstawić państwu właściwie streszczenie krótkiej informacji, którą pozwoliliśmy sobie przekazać do pana przewodniczącego odnośnie do tematu dzisiejszego posiedzenia Komisji. Jak państwo widzicie, w materiałach pozwoliliśmy sobie krótko opisać aktualną sytuację na rynku żeglugi promowej w rejonie Morza Bałtyckiego, ze szczególnym uwzględnieniem sytuacji Polskiej Żeglugi Bałtyckiej oraz linii przez nią obsługiwanych, również w kontekście liczby jednostek, które służą Polskiej Żegludze Bałtyckiej.

Jeżeli chodzi o sytuację finansową Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, jak wynika z przedstawionych wyników finansowych, powoli odrabiamy straty z 2019 r. Jeżeli chodzi o przychody netto za 2021 r., właśnie świeżo zamknęliśmy rok obrotowy. Przychody ze sprzedaży, jeżeli chodzi o spółkę, wynoszą 414 308 tys. zł. Zysk ze sprzedaży, czyli z działalności podstawowej wynosi 29 000 tys. zł, a zysk netto 11 200 tys. zł. Spółka zamknęła rok

wynikiem EBITDA na poziomie 22 568 tys. zł. Przychody z działalności podstawowej w stosunku do roku poprzedniego wzrosły o około 21%, natomiast sam zysk ze sprzedaży był wyższy o prawie 48%. Wskaźnik EBITDA również wzrósł o 36,5% w stosunku do roku poprzedniego.

Jeżeli chodzi o grupę kapitałową, EBITDA była całkiem przyzwoita na poziomie 59 200 tys. zł. Jeżeli chodzi o przychody netto ze sprzedaży, wyniosły one 419 449 000 złotych. Żegluga promowa to tak naprawdę w ramach grupy kapitałowej 98% przychodów operacyjnych, a więc praktycznie całość. Przechody z podstawowej działalności w ramach grupy kapitałowej były wyższe o około 21% w porównaniu do 2020 r. Zysk ze sprzedaży, niestety, w analogicznym okresie był niższy o 24,8%. Ma to związek z globalną sytuacją na rynku, w szczególności jeżeli chodzi o wzrost cen paliw. Ma to kolosalny wpływ na wyniki.

W materiale jest również krótka informacja na temat działań w zakresie odnowy floty i wydłużania linii ładunkowej oraz perspektyw rozwoju spółki, jak też krótka informacja na temat bardzo ogólnej polityki kadrowej. Jeżeli chodzi o samą politykę kadrową, jeżeli pan przewodniczący pozwoli, są to kwestie operacyjne, pracownicze, w których najlepiej będzie orientował się pan prezes, wobec czego chciałabym w tym zakresie oddać mu głos.

Jeżeli chodzi o plany Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w zakresie odnowy floty i wydłużenia linii, jak już wielokrotnie informowaliśmy w ramach tematów poruszanych na posiedzeniach Komisji, spółka wreszcie finalizuje kwestie projektu CEF-owskiego w ramach umowy grantowej, której głównym beneficjentem był port Ystad. Spółka jest na etapie w zakresie finalizacji nowego używanego promu, który będzie wprowadzony na linię Świnoujście – Ystad. Tym samym mam nadzieję, że uda się wypełnić założenia umowy grantowej, umowy CEF-owskiej. Poza tym spółka również wpisuje się w budowę nowych promów, czyli jest elementem biznesplanu realizowanego przez spółkę Polskie Promy z udziałem kapitałowym i dłużnym Skarbu Państwa. Spółka Polskie Promy ma zamiar wybudować w polskiej stoczni trzy promy i czwarty ewentualnie w opcji dla dwóch polskich armatorów, czyli dla Polskiej Żeglugi Morskiej i Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Jesteśmy po dokapitalizowaniu w ramach Polskich Promów, po udzieleniu pożyczki. Kontrakt ze stocznią jest już podpisany. Pierwsze etapy są już zrealizowane. Jak na razie nie mamy opóźnień w harmonogramie w stosunku do założeń zweryfikowanego biznesplanu. To tyle, jeżeli chodzi o odnowę floty ze strony właściciela, czyli Skarbu Państwa. Pan prezes, jeżeli pan przewodniczący pozwoli.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Bardzo proszę, pan prezes Andrzej Madejski.

Prezes zarządu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A. Andrzej Madejski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, polityka kadrowa jest realizowana zgodnie z założeniami, jakie mieliśmy przyjęte na koniec 2021 r. Najważniejszy element w ramach naszych procedur i procesów, jakie przeprowadziliśmy, to podpisanie trójstronnego porozumienia pomiędzy stroną społeczną marynarzy a spółką. Porozumienie zostało podpisane na trzy lata. Zostały zaplanowane wynagrodzenia marynarzy. Została zrewidowana lista obowiązkowych załóg, jeżeli chodzi o wyliczenie ubezpieczenia, a także inne aspekty dotyczące ubezpieczeń marynarzy, w ramach których wypracowaliśmy wspólne stanowisko pomiędzy stroną społeczną a spółką. Kadry lądowe kształtują się zgodnie z założeniami. Jest bieżąca analiza. Stosunkowo niewielkie ruchy kadrowe dotyczą głównie odejść pracowników na emerytury i renty. W spółce stworzyliśmy nowy pion rozwoju biznesu, który prowadził niewielki nabór na stanowiska czysto operacyjno-sprzedażowe. Jeżeli chodzi o ogólną informację, praktycznie mogę zakończyć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Kto z pań posłanek i panów posłów chciałby zabrać głos w dyskusji? Bardzo proszę, pan przewodniczący Marchewka.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie prezesie, jeżeli już przechodzimy do pytań, chciałbym zwrócić uwagę na kilka zasadniczych kwestii, o których rozmawiamy od kilku miesięcy, a może nawet od kilku lat. Może zacznę od pytania dotyczącego efektów, skutków

decyzji, które zostały podjęte w 2017 r. w zakresie budowy promów i konkurencyjności polskich armatorów, w tym Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. W czasie kiedy premier Morawiecki dumnie pukał w kawałek blachy, zapowiadając budowę wielkiego promu w stoczni w Szczecinie, niemiecka konkurencja polskich armatorów, czyli TT Line zleciła budowę promu w Chinach. Prom już od kilku tygodni pływa po Bałtyku, przewozi pasażerów, towary, ciężarówki. Chciałbym zapytać, postawić pierwsze pytanie, jak wygląda kwestia dotycząca ładunków oraz zainteresowania przewozem od momentu, w którym pojawił się nowy prom TT Line. Czy jest pan w stanie powiedzieć, jak wygląda dynamika ewentualnych zmian w liczbie przewożonych towarów, ciężarówek? Czy jest to dynamika negatywna? Czy w stosunku do tego samego okresu z roku poprzedniego, lat poprzednich odnotowaliście spadek w związku z tym, że pojawiła się tu silna konkurencja właśnie w postaci nowego promu, który wozi pasażerów na linii Świnoujście – Ystad? Jest to pierwsze pytanie.

Drugie pytanie. Polska Żegluga Bałtycka wydała w sumie prawie 14 000 tys. zł, co zostało potwierdzone przez Najwyższą Izbę Kontroli, na realizację programu Batory. Jako spółka jesteście właścicielem stępki, którą po prostu zakupiliście aneksem do umowy. Nie wiadomo, po co jest ów kawałek blachy. Wiem, że w sumie koszty budowy stępki plus koszty, które dotyczyły jej przechowania czy ustawienia w stoczni w Szczecinie, wyniosły ponad 1000 tys. zł. Według oferty stępka miała być sprzedana po cenie wywoławczej 2 złote za kilogram. Niektórzy mówią nawet, że miałaby być sprzedana po 1,2 złotego. O to także chciałbym pana prezesa zapytać. Moje pytanie brzmi, czy któreś z aktywów, które zostały zakupione – mam na myśli kawałek blachy nazywany stępką – jest wykorzystywane w procesie realizacji, budowy serii promów przez stocznię prywatną w Gdańsku. Budowę tę dofinansował rząd. Jest to pierwsze pytanie. Drugie pytanie, czy zaliczka, która została wpłacona w wysokości 10 000 tys. zł na przygotowanie projektu promu, została już w jakiś sposób rozliczona, a jeżeli nie, to w takim razie czy to, co stało się albo może stać się własnością PŻB właśnie w kontekście zakupu części projektu, jest wykorzystywane w nowym rozdaniu, w jego realizacji przez stocznię w Trójmieście?

I trzecie pytanie, czy to prawda, że kiedy stępka została odsłonięta, kiedy premier uroczyście zapowiadał budowę promu w drugiej połowie czerwca 2017 r., wówczas stępka miała dokumenty i status statku w budowie? Czy dalej go ma? Czy zostało to z jakichś przyczyn anulowane? Dziękuję. Są to trzy pytania, które chciałem zadać.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze ktoś? Nie widzę. Jeszcze pan poseł Urbaniak. Bardzo proszę.

Poseł Michał Urbaniak (Konfederacja):

Dziękuję bardzo. Chciałbym dopytać, ponieważ wśród dokumentów dostaliśmy pismo z Międzyzakładowej Organizacji Związkowej NSZZ „Solidarność" przy PŻB. Z pisma wyłania się obraz firmy, która stała się paśnikiem dla kolegów, która jest zarządzana w sposób, można by delikatnie rzecz, nieprofesjonalny. Takie argumenty przedstawia nam „Solidarność". Z pisma dowiadujemy się także, że firma stała się mocno niekonkurencyjna na rynku, gdzie Stena Line i TT Line wypierają ją w zasadzie z przewozu osób, przewozu towarów, przewozu samochodów. Możemy wyczytać, że dzisiaj nawet elastyczność dotycząca biletów czy ich cen jest problematyczna dla firmy. Chciałbym usłyszeć od ministerstwa, jakie jest jego stanowisko wobec pisma, które tutaj przygotowała „Solidarność", ponieważ jest to zatrważające. Mam wrażenie, że mogłoby się to nawet nadawać do prokuratury, gdyby bardziej podrążyć w rzeczach, jakie zostały tutaj przedstawione. Samą kwestię stępki, o której wspomniał wcześniej poseł Marchewka, znamy od lat. Widzimy, że państwo niewiele z tym zrobili i pewnie już niewiele się wydarzy. Myślę, że wielu ludzi już straciło nadzieję na to, że promy powstaną. A więc, jakie są dalsze kroki?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Pan prezes.

Prezes zarządu PŻB S.A. Andrzej Madejski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, w odpowiedzi na pytania pana przewodniczącego chciałbym powiedzieć odnośnie do wprowadzenia promu przez TT Line, że zaobserwowaliśmy jedynie tzw. efekt nowości. Polega to na tym, że większość przewoźników chciała zobaczyć prom, kierowcy chcieli zaeksperymentować, jakie są możliwości przewozowe, jak wygląda środek, jakie są warunki socjalne na promie, natomiast spółka ma podpisane roczne umowy z przewoźnikami, gdzie tzw. allotmenty są jasno oznaczone. W tej chwili ponad 80% przewozów jest zakontraktowanych na podstawie rocznych umów. Spółka nie zaobserwowała znacznego spadku przewożonych ciężarówek. W tej chwili w sezonie wakacyjnym jest niewielki spadek, ale jest on odnotowywany u wszystkich armatorów. Dodatkowym atrybutem, który przemawia za tym, że nie wpłynęło to znacząco na spadek przewożonych ładunków jest to, że nowy prom odchodzi nieregularnie i praktycznie zbiera ładunek, który nie został zabrany przez polskich armatorów, czyli PŻB, Polferries i Unity Line.

Przechodząc do drugiego pytania, stępka, która jest...

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Przepraszam, panie prezesie, czy mógłbym poprosić o szczegółowe dane na piśmie?

Prezes zarządu PŻB S.A. Andrzej Madejski:

Oczywiście tak.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

To bardzo proszę.

Prezes zarządu PŻB S.A. Andrzej Madejski:

To, co będziemy mogli, przekażemy.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Super. Dziękuję.

Prezes zarządu PŻB S.A. Andrzej Madejski:

W przypadku stępki, która jest w dalszym ciągu magazynowana w Szczecinie, w tej chwili trwają rozmowy ze Stocznią Remontową Holding z Gdańska, żeby zagospodarować stępkę przy budowie trzech promów. Jest opracowywany plan użycia tego materiału, czyli stępki, natomiast jak finalnie się to skończy, jeszcze nie wiemy. Inżynierowie opracowują sposoby zagospodarowania tego aktywa. Jeżeli chodzi o zaliczkę, jaka była przekazana do stoczni Gryfia w 2017 r., w 90% jest ona rozliczona na podstawie dokumentacji, jaka została przekazana do spółki. W tej chwili trwają rozmowy nad rozliczeniem pozostałej części kontraktu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Mogę doprecyzować?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Proszę bardzo, tylko że chciałem jeszcze pana posła Wieczorka dopuścić do głosu.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Proszę, proszę.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Jasne, tylko chciałbym powtórzyć moje pytanie, jeżeli chodzi o status statku w budowie od samego początku, kiedy inwestycja ta zostało rozpoczęta w czerwcu 2017 r. Czy wtedy, kiedy premier pukał młotkiem w kawałek blachy, stępka miała status statku w budowie, przez co w sposób znaczący mogła mieć większą wartość? Czy dalej posiada status statku w budowie?

Drugie pytanie w kontekście projektu, o którym pan prezes powiedział. Jeżeli zaliczka została w 90% rozliczona, to znaczy, że staliście się właścicielami tej części projektu, za którą zapłaciliście. Czy tutaj trwają podobne prace jak te, które dotyczą rozmowy

ze stocznią prywatną w Gdańsku, żeby w jakiś sposób to wykorzystać? Czy to będzie coś, czego staniecie się właścicielami, ale nie będzie to miało żadnego znaczenia dla spółki, dla jej funkcjonowania, tylko będą to po prostu pieniądze wyrzucone w błoto?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu PŻB S.A. Andrzej Madejski:

Panie przewodniczący, odnosząc się do pierwszego punktu, jeżeli chodzi o zaliczkę w kwocie 10 000 tys. zł, spółka, tak jak wspomniałem, została właścicielem dokumentacji, która została przekazana do spółki. W tej chwili jesteśmy na etapie rozmów ze stocznią Gryfia odnośnie do formalnych elementów przekazania dokumentacji.

Jeżeli chodzi o stępkę z 2017 r., nie mam informacji dotyczących tego, jaki to był etap budowy, ponieważ nie było mnie wtedy w spółce. To, co jedynie mogę powiedzieć na dzień dzisiejszy, to to, że stępka była odebrana przez towarzystwo klasyfikacyjne Polski Rejestr Statków jako sekcja denna promu o numerze seryjnym, nie pamiętam numeru.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos? Prosiłem pana posła Wieczorka, ale się ociągał. Bardzo proszę.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Nie, nie, tylko chciałem dać szansę posłowi Marchewce, żeby dokończył dzieła. To tylko z tego wynikało.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Potem pan poseł Łącki oczywiście.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Panie prezesie, nie wiem, czy pan się zapoznał z pismem ze strony związków zawodowych, ze strony społecznej. Jest to sześciostronicowe pismo opisujące sytuację z punktu widzenia załogi. Z doświadczenia wiem, że pewnie prawda leży pośrodku, ale zastrzeżenia są bardzo poważne. W związku z tym mam pytanie dotyczące owych zastrzeżeń. Po pierwsze, jeżeli chodzi o kwestie dotyczące pracowników, jak często spotykacie się ze stroną społeczną i rozmawiacie na temat sytuacji firmy?

Po drugie, są zastrzeżenia dotyczące tworzenia nowych stanowisk i polityki kadrowej, w związku z czym proszę powiedzieć, jak to wygląda. Byliśmy w zespole parlamentarnym, gdzie jak pamiętam, uczestniczyła również strona społeczna. Pan poseł Czesław Hoc był w bardzo trudnej sytuacji, dlatego że strona społeczna mówiła, że to nie pan prezes rządzi PŻB, tylko pan poseł Hoc. A więc prośba o informacje, jak wygląda sytuacja, jeżeli chodzi o wszystkie sprawy kadrowe.

Po trzecie, ile toczy się spraw sądowych? Strona społeczna ma zastrzeżenia co do sposobu rozwiązywania umów o pracę, zwolnień, w związku z czym proszę powiedzieć, ile spraw pracowniczych się toczy.

I ostatnia rzecz. Niestety, przyszedłem chwilę później ze względu na posiedzenie komisji w sprawie gazu. Za chwilę zaczyna się punkt dotyczący węgla. Niemniej proszę o informację, jak wygląda bilans na 30 czerwca br.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Była taka informacja.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Była informacja? To tylko główne liczby, żebym wiedział z posiedzenia Komisji, jaki jest poziom strat.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Strat nie ma.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Rozumiem. To tyle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Natomiast bardzo, proszę panie pośle Wieczorek, żeby pan nie pomawiał posła Hoca.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Tylko cytowałem.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Mamy tutaj dobrą atmosferę.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Przecież pan poseł Hoc był na tym samym spotkaniu.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Proszę bardzo, pan poseł Łącki.

Poseł Artur Łącki (KO):

Chciałbym serdecznie przywitać pana ministra, który się zjawił.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Przepraszam bardzo, już witałem wcześniej. Jeszcze raz, panie ministrze, serdecznie witam, informując o tym, że pan się spóźnił.

Poseł Artur Łącki (KO):

Miła niespodzianka.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Pan minister jest często u nas, na posiedzeniach Komisji. Proszę nie narzekać.

Poseł Artur Łącki (KO):

Panie przewodniczący, szanowni goście, sprawę stępki, budowy promów zostawię panu przewodniczącemu Marchewce, ponieważ się na tym zna, sprawy związkowe panu posłowi Wieczorkowi, ponieważ Lewica zawsze jest na nie otwarta. Jako przedsiębiorca chciałbym zapytać o sprawy marketingu i sprzedaży. Jest to najważniejszy dział w każdym przedsiębiorstwie. Jeżeli tego działu nie ma albo kuleje, to przedsiębiorstwo może być najlepsze, a i tak nigdzie nie sprzeda swoich usług.

Przeczytam dwa akapity: „Proces zatrudnienia pracowników lądowych w spółce odbywa się zgodnie z procedurą” – jakiś tam numer – »Zatrudnianie Pracowników Lądowych« na podstawie złożonego do zarządu spółki przez dyrektorów pionów i/lub kierowników komórek organizacyjnych zapotrzebowania w ramach prowadzonej polityki zatrudnienia i etatyzacji stanowisk pracy, uwzględniając bieżące i przyszłe potrzeby kadrowe. Jednym z kluczowych czynników mających wpływ na proces rozwoju spółki jest odpowiedni dobór wysoko wykwalifikowanej kadry.”.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

No i nie wiem, czego pan tu nie rozumie.

Poseł Artur Łącki (KO):

I ostatni akapit: „W związku z utworzeniem z dniem 1 kwietnia 2022 roku w strukturze spółki nowego pionu rozwoju biznesu, służącego rozbudowaniu i udoskonaleniu procesów marketingowych i sprzedażowych, spółka zamierza jeszcze w tym roku opracować i wdrożyć regulamin premiowania, powiązany bezpośrednio z wynikami sprzedaży.”. Co do regulaminu bardzo się cieszę, ale w takim razie mam jedno pytanie. Proszę o odpowiedź na piśmie, ile osób zostało zatrudnionych do pionu rozwoju i biznesu. Oczywiście pewnie nazwisk państwo nie podacie, ale chciałbym dostać opis każdej osoby, gdzie pracowała do tej pory, czy pracowała w podobnej firmie, czy w ogóle pracowała w dziale sprzedaży i marketingu. Oczywiście proszę o informację, czy są zatrudnione, jak tutaj zapisaliście, wysoko wykwalifikowane kadry. Proszę o opisanie na piśmie wspomnianego pionu, dlatego że jest to najważniejszy pion w każdej firmie, i usługowej, i produkcyjnej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Zgłaszał się pan poseł Czesław Hoc.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szkoda, że się spóźniłem, ale byliśmy...

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Też bardzo żałuję, ale czasami tak bywa.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

... na pilnym posiedzeniu Komisji Zdrowia. Oczywiście kilka słów komentarza. Widzę tutaj rozbawienie i wręcz wesołkowatość posłów opozycji, którzy sami siebie nazwali opozycją totalną. Mógłbym przytoczyć frazę słynnego Zagłoby herbu Wczele, że „ubrał się diabeł w ornat i ogonem na mszę dzwoni". Przypomnę państwu, przypomnę wszystkim, którzy teraz tak bardzo się cieszycie – wtedy, jeszcze kilka lat temu też się cieszyliście – jak chcieliście sprzedawać Polską Żeglugę Bałtycką za przysłowiową czapkę gruszek, za garść orzechów, praktycznie za 30 000 tys. zł, gdy tymczasem... Próbowaliście tego kilka razy, i to z wielkim uporem. Tylko dzięki działaniu pana posła Czesława Hoca i pana ówczesnego europosła Marka Gróbarczyka, kiedy zrobiliśmy kilka konferencji i podawaliśmy to do ABW, za trzy miesiące przestawało wam się śnić za psie pieniądze sprzedać PŻB. Po tym z panem europosłem Markiem Gróbarczykiem robiliśmy konferencje i właśnie podawaliśmy do CBA w kwestii pewnych działań, które deprecjonowały i całkowicie degradowały majątek, jak się wydawało, specjalnie po to, żeby sprzedać obcemu, prywatnemu armatorowi, zresztą z góry upatrzonemu. Teraz z uśmiechem martwicie się o PŻB. Rzeczywiście gratuluję wam refleksu i waszej etycznej i moralnej kwestii.

Tymczasem Polska Żegluga Bałtycka jest potentatem żeglugi promowej na Bałtyku. Wręcz wszyscy nam zazdroszczą. Po Polskiej Żegludze Morskiej jesteśmy drugim armatorem, który liczy się wręcz w światowej i europejskiej żegludze promowej. Mamy odnowioną flotę, mamy wydłużone linie ładunkowe, mamy program Batory, budujemy promy 3+1. Praktycznie tak się zachowujecie, dlatego że dla was byłoby fajnie, gdybyśmy już całkowicie zatonęli, gdybyśmy nie mieli wiatru w żaglach. Wam to bardzo, bardzo... Nie wiem, jeżeli chodzi o wasze działanie, czasami sobie myślę, gdzie jesteście i za kim kibicujecie. Mam pewne wątpliwości, czy na pewno stronie polskiej. A więc trochę powściągliwości, trochę pokory, trochę refleksji, w tym trochę refleksji wstecznej, wspomnień. Uderzcie się we własne piersi. Dajcie popracować ludziom, którzy chcą, którzy mają pasję, którzy mają misję, którzy działają, aktywizują się. A więc spokojnie. My idziemy do przodu, nabieramy cały czas wiatru w żagle, rozwijamy się.

Jeżeli chodzi o pewne kwestie niezadowolenia wśród pracowników, to też wiecie o tym, że są różne działania. Niektórzy nawet chcą, tak jak państwo, żeby to się jednak nie rozwijało, żebyśmy nie szli do przodu. A więc spokojnie. Namawiam do pewnej powściągliwości, roztropności, mądrości, a przede wszystkim do patriotycznego i lokalnego myślenia, także do myślenia propolskiego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Do pana wyliczanek o sprzedaży, o wartości sprzedaży dorzuciłbym jeszcze rafinerię Gdańsk, dlatego że to też jest ciekawy przykład. Może jednak wróćmy do tematu.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

A ja dorzuciłbym, jak zniszczyliście przemysł stoczniowy w Szczecinie, w Gdyni.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Właśnie stocznia w Gdyni...

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Zlikwidowaną stocznię w Świnoujściu.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Jesteście grabarzami stoczni.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Przepraszam bardzo, stocznia w Gdyni to jest bardzo dobry przykład sprzedaży i odkupu, ale myślę, że póki co lepiej spuśćmy na to zasłonę milczenia. Czy pan prezes chciałby jeszcze odpowiedzieć, ustosunkować się do wypowiedzi, które były?

Prezes zarządu PŻB S.A. Andrzej Madejski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, w aspekcie pisma, jakie wpłynęło do Ministerstwa Infrastruktury od strony społecznej, chciałbym poinformować, że została przeprowadzona szczegółowa kontrola wszystkich elementów pisma. Wszystkie aspekty zostały zweryfikowane. Stosowne wnioski wypłyną od rady nadzorczej i zostaną skierowanym do nadzoru właścicielskiego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Wobec wyczerpania tematu... Jeszcze pani chciała się wypowiedzieć? Jak rozumiem, „Solidarność”, tak? Bardzo proszę.

Przewodnicząca Międzyzakładowej Organizacji Związkowej NSZZ „Solidarność” przy Polskiej Żegludze Bałtyckiej S.A. Maria Kucharska:

Maria Kucharska. Przewodnicząca „Solidarności” w Polskiej Żegludze Bałtyckiej.

Przygotowałam sobie wystąpienie, które chciałam przeczytać dzisiaj po rozmowie z panem prezesem, ale myślę, że odstąpię od przeczytania. Zawsze kiedyś mogę je wysłać. Niemniej chciałabym odnieść się do kilku spraw, które zostały tutaj poruszone. Jeżeli chodzi o stępkę i pieniądze, które na nią poszły, być może zostały rozliczone, ale co z tego, skoro nie ma efektu finalnego. Nie mamy promu. Przede wszystkim straciliśmy dużo czasu. Konkurencja w tym czasie, niestety, nie spała. TT Line w tym czasie wprowadziła już jeden dużo prom. Teraz wprowadza następne. Z drugiej strony na linii wschodniej Stena Line wprowadzi w tym roku dwa następne duże promy. A my mamy jakieś plany. Pan prezes poinformował nas o nich, miejmy nadzieję, że szybko zostaną sfinalizowane i jakoś utrzymamy się na rynku. Wiemy, że jest to jakiś odległy czas, ale nie wiem, czy będziemy mieli na to czas.

Jeżeli chodzi o politykę kadrową w firmie, co do ludzi pracujących na lądzie może na razie nie będzie się wypowiadać, ale jeżeli chodzi o pracowników pływających, są to osoby, które są zatrudnione na kontraktach, nie na umowy o pracę. Nie mają bezpieczeństwa pracy, że tak powiem. Są zatrudniane na kontraktach, dwu-, trzy-, sześciomiesięcznych. Nie mają bezpieczeństwa pracy. Najgorzej mają osoby, które są już w wieku emerytalnym, są jeszcze chętne do pracy, ale mają możliwość, że w każdej chwili mogą po prostu odejść. Nie ma negocjacji na ten temat. Mam nadzieję, że pan prezes i pan dyrektor crewingu przychylą się do rozmów, mam nadzieję, że będziemy rozmawiać na ten temat.

Pismo, które wysłaliśmy wraz z drugim związkiem zawodowym działającym w Polskiej Żegludze Bałtyckiej, było pokłosiem braku rozmów i braku porozumienia z zarządem. Teraz trochę się to zmieniło. Miejmy nadzieję, że będziemy rozmawiać i że będą jakieś efekty finalne w tej sprawie także dla zatrudnionych pracowników. Jeżeli chodzi o układ zbiorowy dla pracowników pływających, owszem, został podpisany po długich negocjacjach, ale jest dla nas zupełnie niesatysfakcjonujący. 2% podwyżki dla pracowników najniżej zarabiających to jest około 100 zł–150 zł, nawet przy kursie euro, który jest obecnie. Miejmy nadzieję, że pan prezes usiądzie do rozmów i jeszcze będziemy negocjować jakieś pieniądze dla ludzi. Niestety, nie mogę się odnieść do zarzutów postawionych w piśmie, ponieważ nie mamy jeszcze odpowiedzi. Jeżeli będzie odpowiedź, wtedy będziemy wiedzieć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Jeszcze pan poseł Czesław Hoc. Bardzo proszę.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Z wielkim szacunkiem do pani przewodniczącej, z najwyższym szacunkiem oczywiście podzielam troskę pani przewodniczącej, natomiast chciałbym podzielić się pewną dygresją, refleksją. Proszę zwrócić uwagę, że pani przewodnicząca powiedziała, iż warunki są niesatysfakcjonujące, iż pracownicy czują

się mało bezpiecznie. Jeżeli jednak chodzi o największe prośby, jakie spływają i do pana prezesa, i do pani przewodniczącej, wszyscy chcą dłużej pracować. Emeryci, którzy już osiągnęli wiek emerytalny, piekielnie mocno chcą pracować jak najdłużej. Cały czas są prośby do pani przewodniczącej, do pana prezesa, a też przychodzą do mnie, do biura poselskiego, żeby jak najdłużej pracować. To z jednej strony. Z drugiej strony, jak tylko pojawi się jakiekolwiek ogłoszenie o pracy w Polskiej Żegludze Bałtyckiej, są dziesiątki podań. A więc jak to jest, że z jednej strony są niesatysfakcjonujące gaże, wynagrodzenia, z drugiej strony nie czują się bezpiecznie, a tak gremialnie wszyscy chcą pracować w Polskiej Żegludze Bałtyckiej? Trzeba zastanowić się nad pewnymi realiami.

Po drugie, niektóre kwestie techniczne, jak też strategiczne, koncepcyjne są w pewnej tajemnicy. Nie wszyscy muszą wiedzieć albo wiedzą, jakie są prowadzone rozmowy, jak pan minister Marek Gróbarczyk, w mojej ocenie robiąc to bardzo sprawnie, bardzo skutecznie, prowadzi aktualną politykę pewnych zakupów, itd. Są to informacje wrażliwe. Jak pani przewodnicząca powiedziała, konkurencja nie śpi. Wiemy o tym bardzo dobrze, tak że spokojnie. Jeszcze raz mówię, w jakiejś mierze troska i dobro ogólne jest nade wszystko. Natomiast będąc troszeczkę na przekór, powiem, że okazało się, iż jeden z członków, z przewodniczących związków zawodowych miał kartę, papiery operacyjne w służbach bezpieczeństwa. Musimy też patrzeć na różne aspekty. Zaufajmy ludziom, którzy teraz pracują, ludziom, którzy dźwigają, którzy rozwijają Polską Żeglugę Bałtycką. Składam tutaj serdeczne podziękowania dla pana ministra Marka Gróbarczyka i pana prezesa Andrzeja Madejskiego, ale też dla pani przewodniczącej, która, jak wiem, przecież jest w dialogu, cały czas jest w pewnych negocjacjach. Czasami oczywiście nie pokrywają się one z ofertami, ale cały czas są przedmiotem dyskusji, negocjacji. Na pewno dyskutujemy, dyskutujecie. I to jest dobre. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Zamykam dyskusję.

Wobec wyczerpania porządku dziennego posiedzenia zamykam posiedzenie Komisji.